

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
2. September 2004 (02.09.2004)

PCT

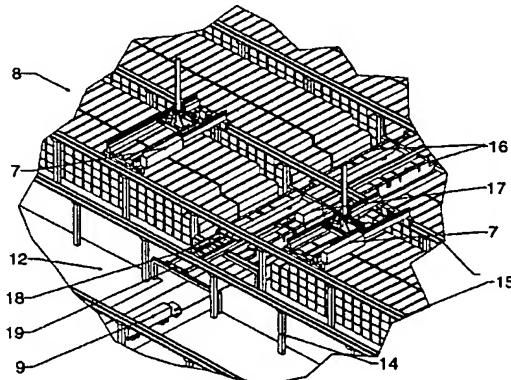
(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/074147 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: B65G 63/00 (72) Erfinder; und
 (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2004/001291 (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): KRÖLL, Joachim
 (22) Internationales Anmeldedatum: 12. Februar 2004 (12.02.2004) [DE/DE]; Steinstr. 1, 41363 Jüchen (DE). FRANZEN,
 (25) Einreichungssprache: Deutsch (74) Anwalt: MOSER, Jörg; Rosastrasse 6A, 45130 Essen
 (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch (DE).
 (30) Angaben zur Priorität: 103 07 579.8 22. Februar 2003 (22.02.2003) DE (81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
 (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
 von US): GOTTWALD PORT TECHNOLOGY GMBH AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
 [DE/DE]; Forststr. 16, 40597 Düsseldorf (DE). CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI,
 GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE,
 KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: LOADING AND UNLOADING STATION IN A SEA PORT OR RIVER PORT

(54) Bezeichnung: UMSCHLAGANLAGE IN EINEM SEE- ODER BINNENHAFEN



(57) Abstract: The invention relates to a loading and unloading station comprising a container terminal that consists of storage modules (8). Each storage module (8) is provided with at least one elevated stacker crane (7) that receives, horizontally conveys, and stacks the containers (17). Said stacker crane (7) cooperates with transversal transporters (18) which can be displaced perpendicular to the storage modules (8) on a different horizontal plane so as to horizontally convey the containers (17) between the storage modules (8). In order to increase the loading and unloading capacity of such an automated container terminal, a number of more than two transversal transporters (18) can be moved on at least one rail track located on one and the same plane that lies below the plane of conveyance of the stacker cranes (7) and above loading lanes for trucks (9), into the area of intermediate storage facilities (16) which are allocated to one respective storage module (8), are placed laterally parallel to the rail track of the transversal transporters (18), and form interfaces between the stacker crane (7) and the transversal transporters (18), the number of the transversal transporters depending on the size of the container terminal.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine Umschlaganlage mit einem aus Lagermodulen (8) bestehenden Container-Terminal, wobei je Lagermodul (8) mindestens ein aufgeständerter Stapelkran (7) die Übernahme, den Horizontaltransport und das Stapeln der Container (17) übernimmt und mit quer zu den Lagermodulen (8) in einer unterschiedlichen horizontalen Ebene verfahrbaren Quertransportern (18) zusammenwirkt.

WO 2004/074147 A1

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(84) **Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart):** ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT,

die den Horizontaltransport der Container (17) zwischen den Lagermodulen (8) übernehmen. Um die Umschlagleistung eines derartigen automatisierten Containerterminals zu erhöhen, wird vorgeschlagen, dass eine von der Grösse des Containerterminals abhängige Anzahl von mehr als zwei Quertransportern (18) in ein und derselben Ebene unterhalb der Transportebene der Stapelkran (7) und oberhalb von Ladespuren für LKWs (9) auf mindestens einer quer zu den Lagermodulen (8) verlaufenden Schienenfahrbahn in den Bereich von je einem Lagermodul (8) zugeordneten Zwischenlagern (16) bewegbar sind, die jeweils seitlich parallel zu der Schienenfahrbahn der Quertransporter (18) angeordnet sind und Schnittstellen zwischen dem Stapelkran (7) und den Quertransportern (18) bilden.

5

10

15

Umschlaganlage in einem See- oder Binnenhafen**Beschreibung**

Die Erfindung betrifft eine Umschlaganlage in einem See- oder Binnenhafen, insbesondere für ISO-Container, mit einem entlang eines Kais angeordneten, aus einzelnen zeilenartigen Lagermodulen bestehendem Container-Terminal und mindestens einer mit den Lagermodulen zusammenwirkenden Ladeanlage für den Lastumschlag von und zu einem am Kai liegendem Schiff, wobei je Lagermodul mindestens ein aufgeständerter Stapelkran die Übernahme, den Horizontaltransport und das Stapeln der Container übernimmt und mit quer zu den einzelnen Lagermodulen in einer unterschiedlichen horizontalen Ebene verfahrbaren und unabhängig voneinander agierenden Quertransportern zusammenwirkt, die den Horizontaltransport der Container zwischen den Lagermodulen übernehmen

Für den Umschlag von ISO-Containern zwischen verschiedenartigen Transportmitteln, beispielsweise Schiff, Bahn oder LKW werden Ladeanlagen eingesetzt, die einen weitestgehend störungsfreien Stückgutumschlag bei hohen Durchsatzzahlen gewährleisten müssen. Zentraler Bestandteil einer Container-Umschlaganlage ist meist ein Containerlager, das die Stückgutströme entkoppelt und somit die bedarfsgerechte Bedienung der verschiedenartigen Transportmittel sicherstellt. Die aufkommens- und bedarfsgerechte Bedienung der verschiedenenartigen Transportmittel erfordert eine optimierte Konzeptionierung der gesamten Umschlaganlage.

Ein gattungsgemäßes Containerlager ist aus der DE-A-100 02 915 bekannt. Der

5 Lastausleger eines Hafenmobilkran reicht vom Bereich des zu entladenden Schiffes bis in den Bereich mindestens eines eine Schnittstelle zwischen dem Hafenmobilkran und den Lagermodulen des Containerlagers bildenden Übergabeplatzes, wo der Container abgestellt wird. Mindestens ein durch eine
10 übergeordnete Lagerlogistik überwachter und gesteuerter Stapelkran je Lagermodul ergreift an dem jeweiligen Übergabeplatz den vom Hafenmobilkran abgesetzten Container und übernimmt im Folgenden den Horizontaltransport und das Stapeln der Container im Containerlager. Dadurch kann der bei herkömmlichen automatisierten Anlagen vorgesehene Horizontaltransport zwischen Schiff und Containerlager, der gewöhnlich mit manuellen oder automatisierten Transportfahrzeugen bewerkstelligt wurde, entfallen. Der Stapelkran selbst ist konventionell als aufgeständerter Brückenkran mit einer Laufkatze ausgebildet und überspannt in bekannter Weise jeweils ein Lagermodul des Containerlagers.
15 Vorzugsweise ist das bekannte Containerlager entsprechend der Lagercharakteristik in mindestens zwei Bereiche mittig zum Containerlager aufgeteilt, wobei die Stapelkrane beide Bereiche überfahren.

20 Die Lagermodule des bekannten Containerlagers werden mittels zweier quer zu den einzelnen Lagermodulen in unterschiedlichen horizontalen Ebenen verfahrbarer und unabhängig voneinander agierender Quertransporter miteinander verknüpft, die ebenfalls durch die übergeordnete Lagerlogistik überwacht und gesteuert werden. Auf diese Weise können die in den einzelnen Lagermodulen operierenden vollautomatischen Stapelkrane die Container von den Übergabeplätzen entweder direkt in die zugehörigen Lagermodule oder zu einem dieser beiden Quertransporter
25 transportieren. Die Quertransporter steuern entweder ein anderes Lagermodul oder Ausschleuspunkte an, wo das Aus- und Einschleusen der Containern von und zu LKWs erfolgt.

30 Das vorstehend beschriebene Containerlagersystem ist besonders gut geeignet und konzipiert, um auch den Betreibern kleinerer Umschlaganlagen den vollautomatischen Betrieb des Terminals zu ermöglichen. Die Umschlagleistung des Terminals ist allerdings durch die nur zwei einsetzbaren Quertransporter stark eingeschränkt, zumal durch Überschneidungen beim Verfahren eines Quertransporters und gleichzeitigem Ladevorgang des zweiten Quertransporters
35 durch den Stapelkran ein Quertransporter blockiert ist. Für größere Anlagen stellt dies einen erheblichen Nachteil dar, der die Durchsatzleistung sowie die

Verfügbarkeit der Ladeeinrichtungen einschränkt.

5 Ausgehend von einer vorstehend beschriebenen Umschlaganlage besteht die Aufgabe der vorliegenden Erfindung darin, die Umschlagleistung und die Performance eines automatisierten Containerterminals deutlich zu erhöhen.

10 Zur Lösung der Aufgabe wird eine Umschlaganlage der gattungsgemäßen Art vorgeschlagen, die dadurch gekennzeichnet ist, dass eine von der Größe des Containerterminals abhängige Anzahl von mehr als zwei Quertransportern in ein und derselben Ebene unterhalb der Transportebene der Stapelkrane und oberhalb von Ladespuren für LKWs auf mindestens einer quer zu den Lagermodulen verlaufenden Schienenfahrbahn in den Bereich von je einem Lagermodul zugeordneten Zwischenlagern bewegbar sind, die jeweils seitlich parallel zu der Schienenfahrbahn der Quertransporter angeordnet sind und Schnittstellen zwischen 15 dem Stapelkran und den Quertransportern bilden. Erfindungsgemäß wird die Anzahl der Quertransporter im kompakten Container-Terminal vergrößert und damit an dieser Stelle die Umschlagleistung erhöht. Die Quertransporter bewegen sich auf einer einzigen Ebene, d.h. es gibt keine Überschneidung mehr beim Verfahren eines Quertransporters und bei gleichzeitigem Ladevorgang des zweiten 20 Quertransporters durch den Lagerkran. Im Zwischenlager, das die Schnittstelle zwischen Stapelkran und Quertransporter bildet, können mehrere Container pro Lagermodul gepuffert werden. Stapelkran und Quertransporter operieren vollkommen unabhängig voneinander. Die Be- und Entladung der LKWs ist auf den Ladespuren über den gesamten Bereich des Terminals möglich. Die Performance 25 des gesamten Terminals wird erhöht.

30 Nach einem günstigen Merkmal der Erfindung ist vorgesehen, dass jeder Quertransporter mit einer Übergabe- bzw. Übernahmeverrichtung zum Umsetzen eines Containers von einem oder auf ein Zwischenlager ausgestattet ist. Dadurch wird erreicht, dass die Quertransporter nicht direkt von den Stapelkranken beladen werden, sie bedienen sich statt dessen aus dem Zwischenlager, das parallel zu den Schienenfahrbahnen angeordnet ist.

35 In einer Ausgestaltung der Erfindung besteht die Übergabe- bzw. Übernahmeverrichtung aus einem quer zur Verfahrrichtung des Quertransporters in den Bereich des Zwischenlagers verschieb- oder verfahrbaren Lastträger für den

Container. Vorzugsweise ist der Lastträger als linear antreibbarer Verschiebewagen ausgebildet ist, der auf einer am Quertransporter angeordneten Schienenfahrbahn verfahrbar ist. Als Linearantrieb sind alle konventionellen Antriebe, wie Kettentriebe, Zahnstangentriebe, Kolben-Zylinder-Einheiten oder Ähnliche denkbar.

5

Um eine ungestörte Übergabe des von einem Lastträger aufgenommenen Containers an das Zwischenlager zu ermöglichen, ist nach einem anderen Merkmal der Erfindung vorgesehen, dass die als Winkelkonsole gestalteten Zwischenlager die Schienenfahrbahn und den Quertransporter mindestens teilweise derart frei überkragen, dass der Lastträger bei unterhalb des Zwischenlagers positioniertem Quertransporter unter das Zwischenlager verfahrbar ist, wobei in der Winkelkonsole in Richtung Lastträger verlaufende seitlich offene Schlitze vorgesehen sind, die von auf dem Lastträger angeordneten, die Auflagepunkte des Containers untergreifenden Vertikalhubvorrichtungen für den Container durchfasst werden. Vorzugsweise sind die Vertikalhubvorrichtungen der Lastaufnehmer als hydraulische Kolben-Zylinder-Einheiten ausgebildet, die im Abstandsraster der Eckbeschläge von ISO-Containern auf den Lastaufnehmern angeordnet sind.

Die Lastaufnehmer nehmen auf den Quertransportern zwei Endpositionen ein. In der ersten Endposition, in der sich die Lastaufnehmer unterhalb des als Winkelkonsole gestalteten Zwischenlagers befinden, werden die Container im Zwischenlager durch die Aktivierung der hydraulischen Lastaufnehmer angehoben beziehungsweise abgesetzt. Erst wenn der Lastträger durch lineare Verschiebung auf dem Quertransporter in seiner zweiten Endposition seitlich neben dem Zwischenlager angelangt ist und die Lastaufnehmer hydraulisch abgesenkt sind, kann der Quertransporter mit oder ohne Container verfahren werden.

Eine besonders hohe Umschlagleistung lässt sich erzielen, wenn nach einem besonders wichtigen Merkmal der Erfindung zwei Schienenfahrbahnen parallel zueinander verlaufend das Containerlager quer zu den Lagermodulen durchdringen, und kopfseitig durch Wechseinrichtungen für die Quertransporter miteinander verbunden sind, um ein Umsetzen der Quertransporter von einer der Schienenfahrbahnen auf die andere parallele Schienenfahrbahn zu ermöglichen. Durch diese Anordnung lassen sich beide Schienenfahrbahnen optimal im geschlossenen Umlauf nutzen, wobei die Quertransporter, die in einer gemeinsamen Ebene und in einer festgelegten Drehrichtung die gesamte

5 Lagerbreite durchfahren, jeden beliebigen Lagermodul erreichen und an den Endpunkten kopfseitig der Schienenfahrbahnen umgesetzt werden können, um auf der parallelen Schienenfahrbahn zurückzufahren. Die Quertransporter selbst werden dabei von den Stapelkranen nicht direkt beladen, sie bedienen sich selbsttätig aus den Zwischenlagern, die parallel zu den Schienenfahrbahnen angeordnet sind.

10 Dadurch, dass die Schienenfahrbahnen durch die gesamte Breite des Containerlagers verlaufen, können erfindungsgemäß unterhalb der Schienenfahrbahnen die Fahrspuren für die LKW's und unterhalb neben den Zwischenlagern die Ladespuren für die LKW's verlaufen. Die Be- und Entladung der LKW's ist dadurch auf den Ladespuren über den gesamten Bereich des Terminals möglich.

15 15 Erfindungsgemäß bestehen die Wechseinrichtungen aus je einem brückenartigen Stahlbau mit längs verlaufenden Schienen, deren Spurweiten denjenigen der Schienenfahrbahnen für die Quertransporter entsprechen und die stirnseitig mit Schienenfahrwerken versehen sind, die auf kopfseitig quer zu den Schienenfahrbahnen der Quertransporter aufgeständerten Schienenfahrbahnen 20 zwischen den beiden parallelen Schienenfahrbahnen der Quertransporter in Endpositionen verfahrbar sind, in denen die Schienen auf dem brückenartigen Stahlbau mit jeweils einer der Schienenfahrbahnen für die Quertransporter fluchten.

25 Da das Auf- und Abfahren des Quertransporters auf beziehungsweise von der Wechseinrichtung möglichst stoßfrei erfolgen sollte, werden vor der Überfahrt der Quertransporter automatisch die Lücken, die zwischen den Schienenfahrbahnen des Quertransporters und der Wechseinrichtung vorgesehen sind, mit entsprechenden horizontal und vertikal ausgerichteten Passstücken geschlossen.

30 30 Vorzugsweise sind die Zwischenlager mit den vertikalen Schenkeln der Winkelkonsole seitlich an den Trägern für die Schienenfahrbahnen befestigt und zur Aufnahme von bis zu vier Containern pro Lagermodul ausgebildet sind. Eine ausreichende Pufferfunktion der Zwischenlager ist somit erzielbar.

35 35 Die neuartige Umschlaganlage für ein Container-Terminal im See- oder Binnenhafen erfüllt die vorgegebenen Bedingungen. Innerhalb des kompakten

Container-Terminals ist mittels Quertransportern eine kontinuierliche Verteilung der Container zu allen Lagermodulen möglich. Eine größere Anzahl Quertransporter verfährt auf vorzugsweise zwei parallelen Schienenfahrbahnen mit zwei Wechseleinrichtungen an den Kopfstationen, die ein Umsetzen der Quertransporter ermöglichen und deren Verfügbarkeit erhöhen. Dabei fahren die Quertransporter getaktet in einer einzigen festgelegten Drehrichtung und in einer und derselben horizontalen Ebene. Die Quertransporter werden von den Stapelkranen nicht direkt beladen, sie bedienen sich selbsttätig aus den Zwischenlagern, die parallel zu den Schienenfahrbahnen angeordnet sind. Unterhalb der Schienenfahrbahnen und der Zwischenlager befinden sich mindestens vier Lade- bzw. Fahrspuren für LKWs, so dass eine große Zahl von LKWs gleichzeitig bedient werden können.

Zusammengefasst ergeben sich gegenüber dem Stand der Technik die folgenden Vorteile:

- 15 a) Die Anzahl der Quertransporter im kompakten Container-Terminal wird vergrößert und damit an dieser Stelle die Umschlagleistung erhöht.
- b) Die Quertransporter bewegen sich auf einer Ebene, d.h. es gibt keine Überschneidung mehr beim Verfahren eines Quertransporters und bei gleichzeitigem Ladevorgang des zweiten Quertransporters durch den Stapelkran.
- 20 c) Im Zwischenlager, das die Schnittstelle zwischen Stapelkran und Quertransporter bildet, können mindestens vier Container pro Lagermodul gepuffert werden.
- d) Stapelkran und Quertransporter operieren unabhängig voneinander.
- 25 e) Die Be- und Entladung der LKWs ist auf den Ladespuren über den gesamten Bereich des Terminals möglich.
- f) Die Performance des gesamten Terminals wird erhöht.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und wird 30 nachfolgend beschrieben. Es zeigt:

- Figur 1 ein Layout eines Container-Terminals nach der Erfindung,
- Figur 2 einen Ausschnitt von Figur 1 aus dem Bereich der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt,
- 35 Figur 3 einen Ausschnitt von Figur 1 aus dem Bereich des LKW-Wendeplatzes,
- Figur 4 einen Ausschnitt von Figur 1 als Draufsicht auf den Bereich der Lager-

Ein- beziehungsweise Ausfahrt,
Figur 5 einen Schnitt durch das Zwischenlager und eine Ansicht der Quertransporter,
Figur 6 einen Schnitt durch den Be- und Entladebereich im Containerlager,
5 Figur 7 eine Seitenansicht der Lager-Ein- beziehungsweise Ausfahrt und
Figur 8 eine Vorderansicht der Wechseinrichtung an der Lager-Ein- beziehungsweise Ausfahrt.

Die Figur 1 zeigt in einer perspektivischen Darstellung ein kompaktes Container-Terminal 1 und ein am Kai 2 liegendes Container-Schiff 3. Hafenmobilkräne 4 be- bzw. entladen die Container 5 und transportieren diese vom bzw. zum Übergabeplatz 6. Der Übergabeplatz bildet die Schnittstelle zwischen dem Stapelkran 7 und den Hafenmobilkränen 4. Die verwendete Anzahl der Stapelkrane pro Lagermodul 8 richtet sich nach der jeweiligen Länge des Lagermoduls 8. LKWs 9 werden durch das Terminal-Gate 10 über die LKW-Fahrbahn 11 zur Lager-Ein- bzw. Ausfahrt 12, durch die Lagermodule 8 hindurch zum Wendeplatz 13 und wieder zurück zum Terminal-Gate geführt. Auf der Fahrstrecke zwischen der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt 12 und dem Wendeplatz 13 findet die Be- und Entladung der LKWs auf den durch das Bedienpersonal zugewiesenen Ladeplätzen statt.
10
15
20
Figur 2 zeigt in einem Ausschnitt aus Fig. 1 einen LKW 9 an der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt 12 auf dem Weg zu einem Be- bzw. Entladeplatz, der ihm am Terminal-Gate durch das Bedienpersonal zugewiesen wurde. Weiterhin erkennt man zwei Stapelkrane 7 auf der mittels Stützen 14 hochgelegten Schienenfahrbahn 15 des Lagermoduls 8. Die im Querschnitt winkelförmigen Zwischenlager 16 bilden eine Art Konsole und dienen den Containern 17 als Auflage. Erkennbar ist das Auffahren eines Quertransporters 18 auf die erste Wechseinrichtung 19.
25
Figur 3 zeigt den Wendeplatz 13 mit der LKW-Fahrbahn 11. Weiterhin erkennt man einen Stapelkran 7 auf der mittels Stützen 14 hochgelegten Schienenfahrbahn 15 des Lagermoduls 8. Die im Querschnitt winkelförmigen Zwischenlager 16 dienen den Containern 17 als Auflage und Puffer und bilden die Schnittstelle zwischen dem Stapelkran 7 und dem Quertransporter 18. Der Quertransporter 18, der sich auf der zweiten Wechseinrichtung 20 befindet, tauscht im Moment die Schienenfahrbahn.
30
35
Figur 4 ist ein Ausschnitt aus Fig. 1. Die Figur zeigt eine Draufsicht auf das

Containerlager im Bereich der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt 12. Dargestellt ist das Lagermodul 8, ein LKW 9 in der Ladespur in Richtung Lager-Ausfahrt, die Kranbahnhützen 14 und ein Container 17, der im Zwischenlager 16 gelagert ist. Die Schienenfahrbahn 15 des Stapelkrans ist in dieser Figur nicht dargestellt. Das Zwischenlager ist im Abstandsraster der Eckbeschläge der ISO-Container schlitzartig 16.1 geöffnet.

Die Quertransporter 18 bewegen sich auf den parallel verlaufenden Schienenfahrbahnen 21 und 22 durch das Containerlager. Im Bereich der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt 2 ermöglicht die erste Wechseinrichtung 19, welche auf einer Schienenfahrbahn 23 verfährt, das Umsetzen der Quertransporter von der einen zur anderen Schienenfahrbahn. Die Position 24 zeigt eine mögliche Fahrtrichtung (hier gegen den Uhrzeigersinn dargestellt) für das Verfahren der Quertransporter.

Analog zur ersten Wechseinrichtung 19 an der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt 12 übernimmt die zweite Wechseinrichtung 20 am Wendeplatz 13 die Funktion des Spurwechsels der Quertransporter 18.

Figur 5 zeigt einen Schnitt durch das Zwischenlager 16 und eine Ansicht der Quertransporter 18. Erkennbar sind die Winkelform des Zwischenlagers 16 und jeweils ein Quertransporter 18 auf den beiden Schienenfahrbahnen 21 und 22. Ein Linearantrieb 18.1 (nach Stand der Technik) bewegt den Lastträger 18.2 im Reversierbetrieb, geführt auf der Schienenfahrbahn 18.3, je nach Auftrag in eine der beiden Endpositionen "Zwischenlager" und "Quertransport-Fahrt".

Auf der linken Seite der Figur 5 erkennt man den Lastträger 18.2 auf dem Quertransporter 18 in der Position "Quertransport-Fahrt". Im Abstandsraster der Container-Eckbeschläge sind acht hydraulische Lastaufnehmer 18.4 (hier dargestellt für 20 Fuß und 40 Fuß-Container) vorgesehen. Der Container 17 steht mit seinen Eckbeschlägen 17.1 auf vier nicht aktivierte, hydraulischen Lastaufnehmern 18.4. In dieser Position kann der Quertransporter 18 entlang der Schienenfahrbahnen 21 bzw. 22 verfahren werden.

Auf der rechten Seite der Zeichnungsfigur erkennt man den Lastträger 18.2 auf dem Quertransporter 18 in der Position "Zwischenlager". Der Container 17 steht mit seinen Eckbeschlägen 17.1 auf vier aktivierten, hydraulischen Lastaufnehmern 18.4,

die in die, im Abstandsraster der Container-Eckbeschläge angeordneten, schlitzartigen Öffnungen im horizontalen Winkelschenkel des Zwischenlagers eintauchen. In dieser Position kann das Zwischenlager 16 be- und entladen werden.

5 Figur 6 stellt einen Schnitt durch den Be- und Entladebereich im Containerlager dar. Erkennbar ist die Durchfahrtsöffnung in Querrichtung durch ein Lagermodul 8. Die LKWs 9.1 und 9.3 befinden sich auf den Fahrspuren 11.1 und 11.3, die LKWs 9.2 und 9.4 auf den Ladespuren 11.2 und 11.4. Der vorher im winkelförmigen Zwischenlager 16 gelagerte Container 17, wird mit dem Stapelkran 7, der auf der Schienenfahrbahn 15 verfährt, zum LKW 9.4 befördert und dort abgesetzt.

10 Figur 7 ist eine Seitenansicht der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt 12. Die Figur zeigt den Stapelkran 7 auf der mittels Stützen 14 hochgelegten Schienenfahrbahn 15 während des Umschlags des Containers 17 in das Zwischenlager 16. Des weiteren erkennt man den Quertransporter 18 auf der ersten Schienenfahrbahn 21 in Warteposition vor einer möglichen Übernahme des Containers. Der Linearantrieb des Lastträgers 18.2 auf dem Quertransporter verschiebt die im Abstandsraster der Container-Eckbeschläge angeordneten hydraulischen Lastaufnehmer in die schlitzartigen Öffnungen 16.1 des Zwischenlagers.

15 20 25 Ein zweiter Quertransporter 18 befindet sich auf der ersten Wechseinrichtung 19. Diese ermöglicht den Transport über die Schienenfahrbahn 23 zur parallel verlaufenden zweiten Schienenfahrbahn 22. Unterhalb der Schienenbahnen 21 und 22 und des Zwischenlagers 16 bleibt eine ausreichend große Durchfahrtshöhe für LKWs wie z.B. 9.3. Analog zur Lager-Ein- bzw. Ausfahrt 12 gestaltet sich die Situation am Wendeplatz 13 mit der zweiten Wechseinrichtung.

30 Figur 8 schließlich zeigt eine Vorderansicht der ersten Wechseinrichtung 19 an der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt. Die Figur zeigt die erste Wechseinrichtung 19 auf der Schienenfahrbahn 23, einen Quertransporter 18 mit seinem Lastträger 18.2 vor oder nach dem Spurwechsel zu oder von der ersten Schienenfahrbahn 22 und das im Querschnitt winkelförmige Zwischenlager 16. Unterhalb der Wechseinrichtung 19 sind LKWs 9.1 und 9.3 auf den Fahrspuren 11.1 und 11.3 dargestellt.

Bezugszeichenliste

- 1 Container-Terminal
- 2 Kai
- 3 Container-Schiff
- 5 4 Hafenmobilkran
- 5 5 Container auf dem Schiff
- 6 Übergabeplatz
- 7 Stapelkran
- 8 Lagermodul
- 10 9 LKW
- 9.1 LKW Fahrspur EIN
- 9.2 LKW Ladespur EIN
- 9.3 LKW Fahrspur AUS
- 9.4 LKW Ladespur AUS
- 15 10 Terminal-Gate
- 11 LKW-Fahrbahn
- 11.1 Fahrspur EIN
- 11.2 Ladespur EIN
- 11.3 Fahrspur AUS
- 20 11.4 Ladespur AUS
- 12 Lager-Ein- bzw. Ausfahrt
- 13 Wendeplatz
- 14 Kranbahnstütze
- 15 Schienenfahrbahn
- 25 16 Zwischenlager
- 16.1 Schlitzöffnung im Zwischenlager
- 17 Container im Lager
- 17.1 Container-Eckbeschlag
- 18 Quertransporter
- 30 18.1 Linearantrieb
- 18.2 Lastträger
- 18.3 Schienenfahrbahn
- 18.4 hydraulischer Lastaufnehmer
- 19 Wechseleinrichtung 1 an der Lager-Ein- bzw. Ausfahrt
- 35 20 Wechseleinrichtung 2 am Wendeplatz
- 21 Schienenfahrbahn 1 für den Quertransporter

- 22 Schienenfahrbahn 2 für den Quertransporter
- 23 Schienenfahrbahn für die Wechseleinrichtung 1
- 24 Drehrichtung für die Quertransporter

Patentansprüche

1. Umschlaganlage in einem See- oder Binnenhafen, insbesondere für ISO-Container, mit einem entlang eines Kais angeordneten, aus einzelnen zeilenartigen Lagermodulen (8) bestehenden Container-Terminal (1) und mindestens einer mit den Lagermodulen (8) zusammenwirkenden Ladeanlage für den Lastumschlag von und zu einem am Kai liegendem Container-Schiff (3), wobei je Lagermodul (8) mindestens ein aufgeständerter Stapelkran (7) die Übernahme, den Horizontaltransport und das Stapeln der Container (17) übernimmt und mit quer zu den einzelnen Lagermodulen (8) in einer unterschiedlichen horizontalen Ebene verfahrbaren und unabhängig voneinander agierenden Quertransportern (18) zusammenwirkt, die den Horizontaltransport der Container (17) zwischen den Lagermodulen (8) übernehmen,
dadurch gekennzeichnet,
dass eine von der Größe des Container-Terminals (1) abhängige Anzahl von mehr als zwei Quertransportern (18) in ein und derselben Ebene unterhalb der Transportebene der Stapelkrane (7) und oberhalb von Ladespuren (11.2 und 11.4) für LKWs (9) auf mindestens einer quer zu den Lagermodulen (8) verlaufenden Schienenfahrbahn (21, 22) in den Bereich von je einem Lagermodul (8) zugeordneten Zwischenlagern (16) bewegbar sind, die jeweils seitlich parallel zu der Schienenfahrbahn (21, 22) der Quertransporter (18) angeordnet sind und Schnittstellen zwischen dem Stapelkran (7) und den Quertransportern (18) bilden.
2. Umschlaganlage nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass jeder Quertransporter (18) mit einer Übergabe- bzw. Übernahmeverrichtung zum Umsetzen eines Containers (17) von einem oder auf ein Zwischenlager (16) ausgestattet ist.
3. Umschlaganlage nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Übergabe- bzw. Übernahmeverrichtung aus einem quer zur Verfahrrichtung des Quertransporters (18) in den Bereich des Zwischenlagers (16) verschieb- oder verfahrbaren Lastträger (18.2) für den Container (17) besteht.

4. Umschlaganlage nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Lastträger (18.2) als linear antreibbarer Verschiebewagen ausgebildet ist, der auf einer am Quertransporter (18) angeordneten Schienenfahrbahnen (18.3) verfahrbar ist
- 5
- 10
- 15
6. Umschlaganlage nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Vertikalhubvorrichtungen der Lastträger (18.2) als hydraulische Kolben-Zylinder-Einheiten ausgebildet sind.
- 20
- 25
- 30
- 35

7. Umschlaganlage nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass zwei Schienenfahrbahnen (21, 22) parallel zueinander verlaufend das Container-Terminal (1) quer zu den Lagermodulen (8) durchdringen, die kopfseitig durch Wechseinrichtungen (19, 20) für die Quertransporter (18) miteinander verbunden sind, um ein Umsetzen der Quertransporter (18) von einer der Schienenfahrbahnen (21 oder 22) auf die andere parallele Schienenfahrbahn (22 oder 21) zu ermöglichen.
8. Umschlaganlage nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass unterhalb der Schienenfahrbahnen (21, 22) die Fahrspuren (11.1, 11.3) für die LKWs (9) verlaufen.
9. Umschlaganlage nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass unterhalb neben den Zwischenlagern (16) die Ladespuren (11.2, 11.4) für die LKWs (9) verlaufen.

10. Umschlaganlage nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Quertransporter (18) auf den parallel zueinander verlaufenden Schienenfahrbahnen (21, 22) und den kopfseitigen Wechseinrichtungen (19, 20) getaktet in einer festgelegten Drehrichtung (24) verfahrbar sind.
5
11. Umschlaganlage nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Wechseinrichtungen (19, 20) aus je einem brückenartigen Stahlbau mit längs verlaufenden Schienenfahrbahnen (23) bestehen, deren Spurweiten denjenigen der Schienenfahrbahnen (21, 22) für die Quertransporter (18) entsprechen und die sturmseitig mit Schienenfahrwerken versehen sind, die auf kopfseitig quer zu den Schienenfahrbahnen (21, 22) der Quertransporter (18) aufgeständerten Schienenfahrbahnen (23) zwischen den beiden Schienenfahrbahnen (21, 22) der Quertransporter (18) in Endpositionen verfahrbar sind, in denen die Schienenfahrbahnen auf den brückenartigen Stahlbau mit jeweils einer der Schienenfahrbahnen (21, 22) für die Quertransporter fluchten.
10
12. Umschlaganlage nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Zwischenlager (16) mit den vertikalen Schenkeln der Winkelkonsole seitlich an den Trägern für die Schienenfahrbahnen (21, 22) befestigt sind und zur Aufnahme von bis zu vier Containern (17) pro Lagermodul (8) ausgebildet sind.
15
- 20

Fig. 1

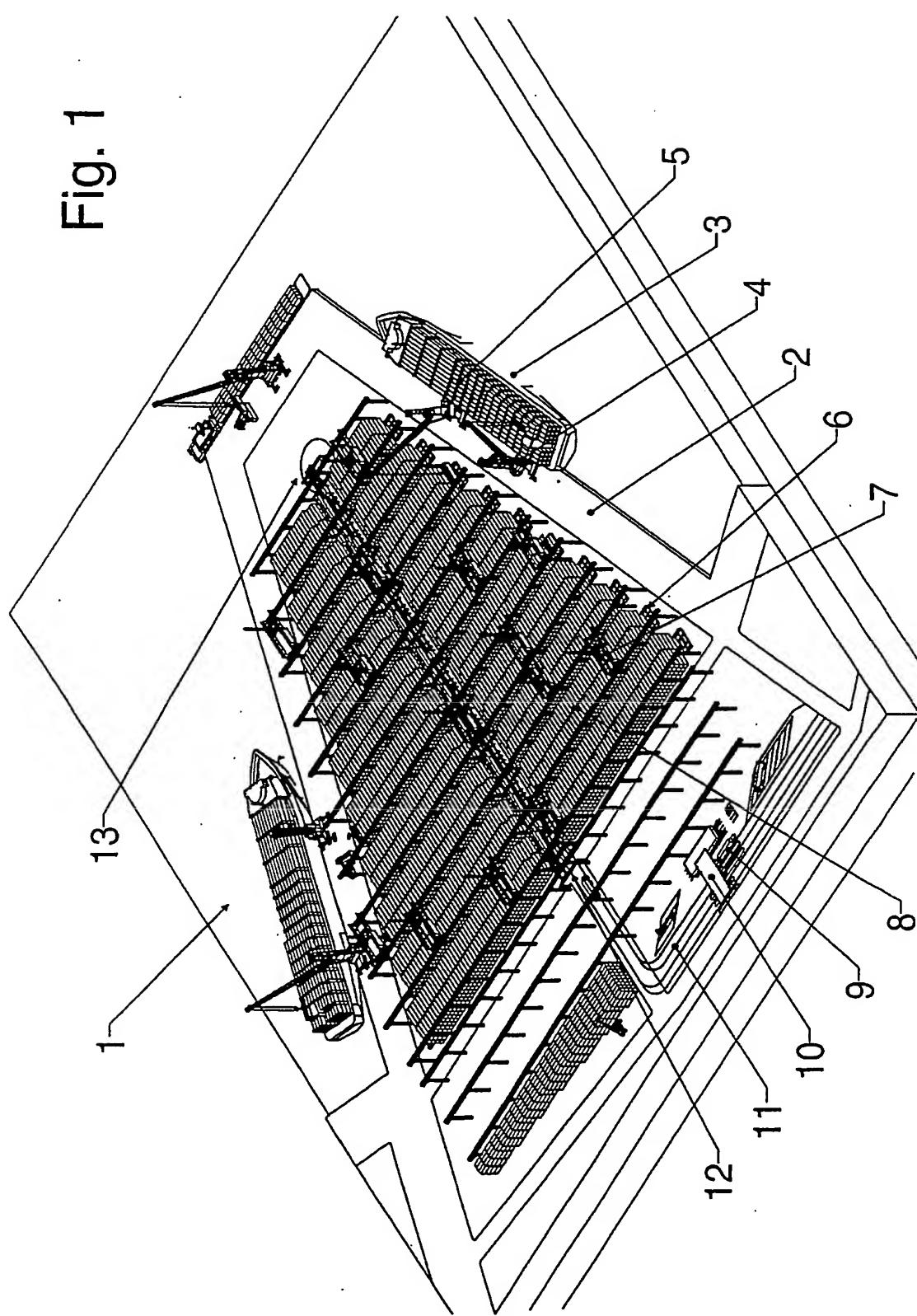


Fig. 2

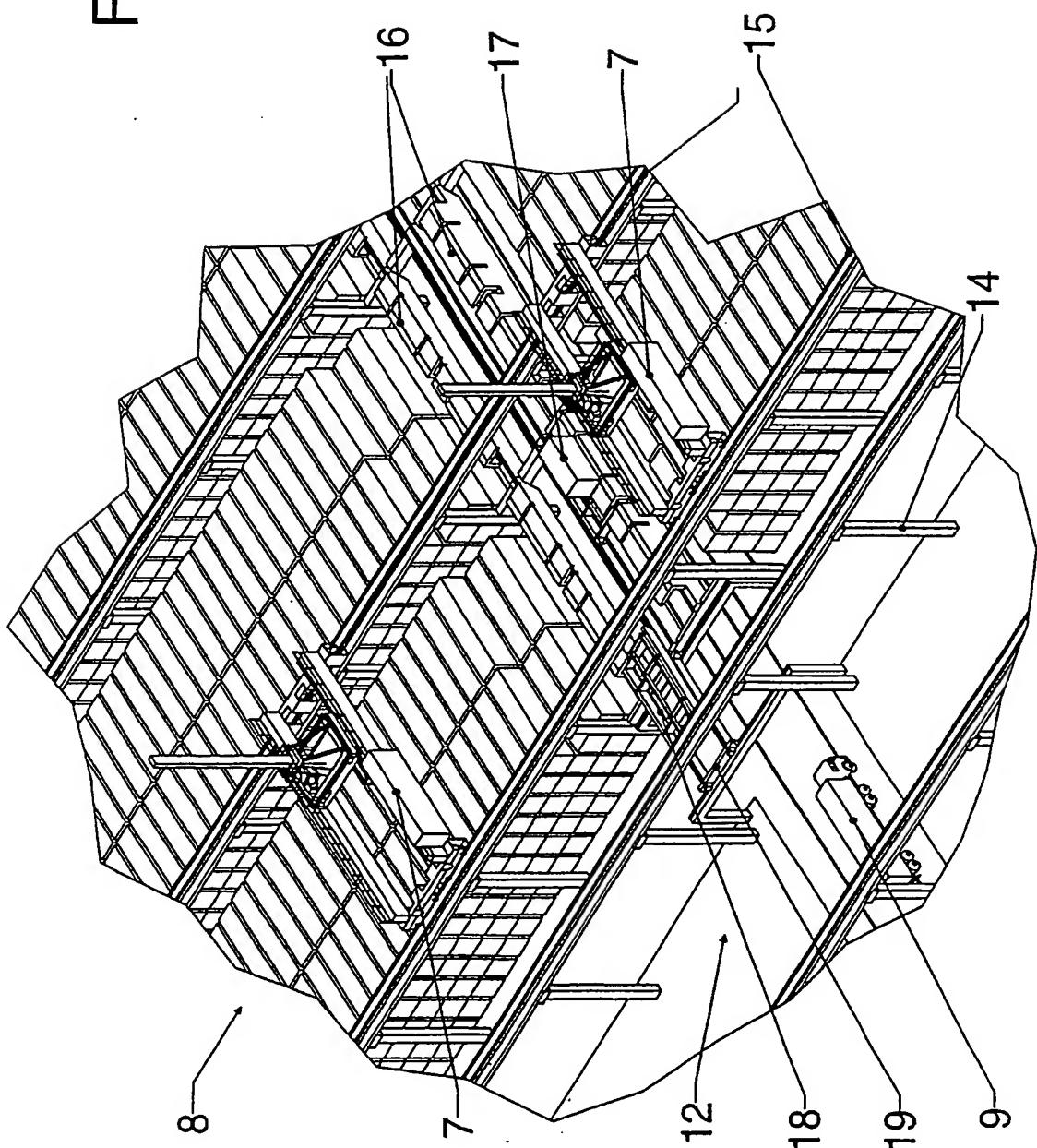
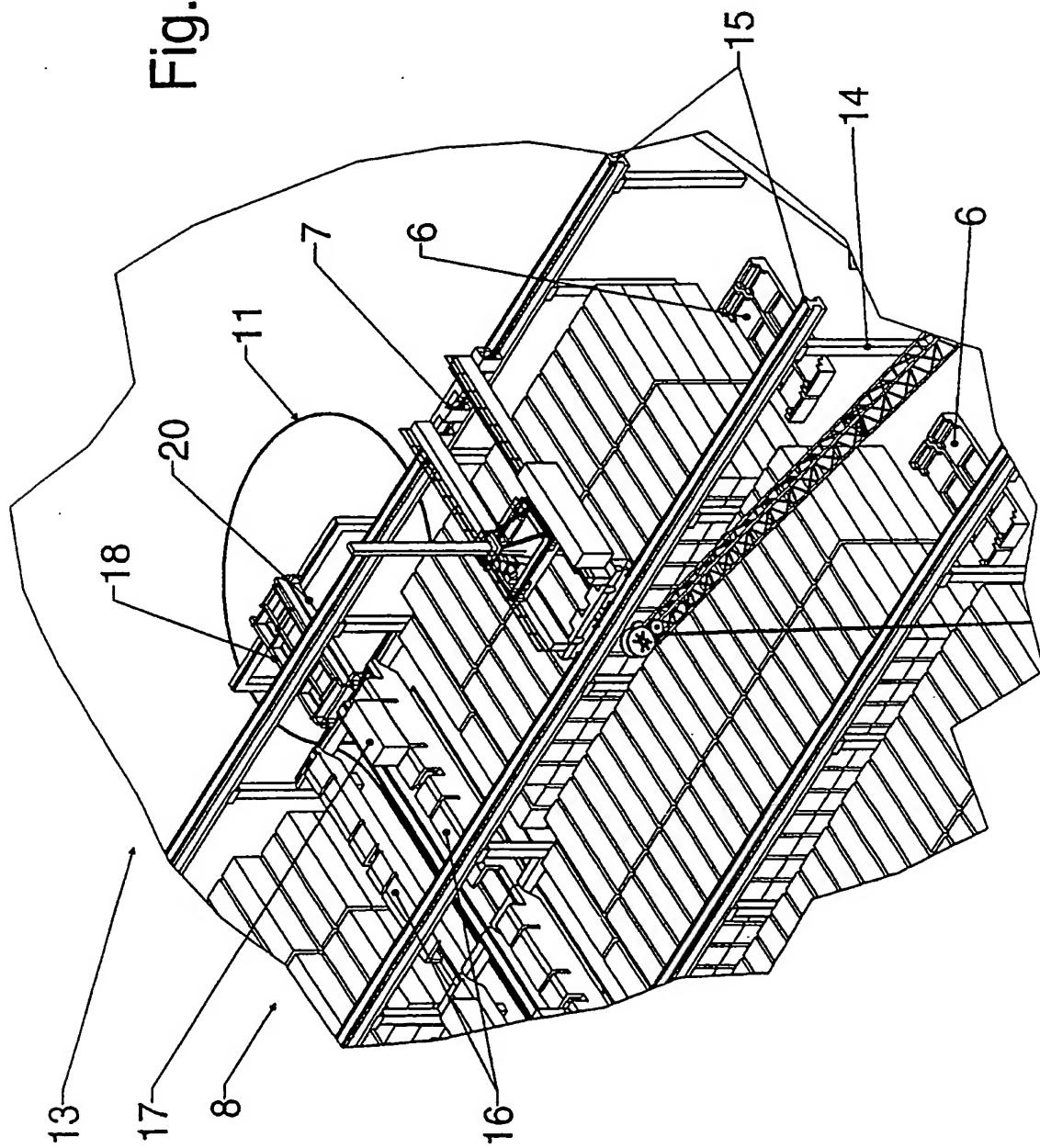


Fig. 3



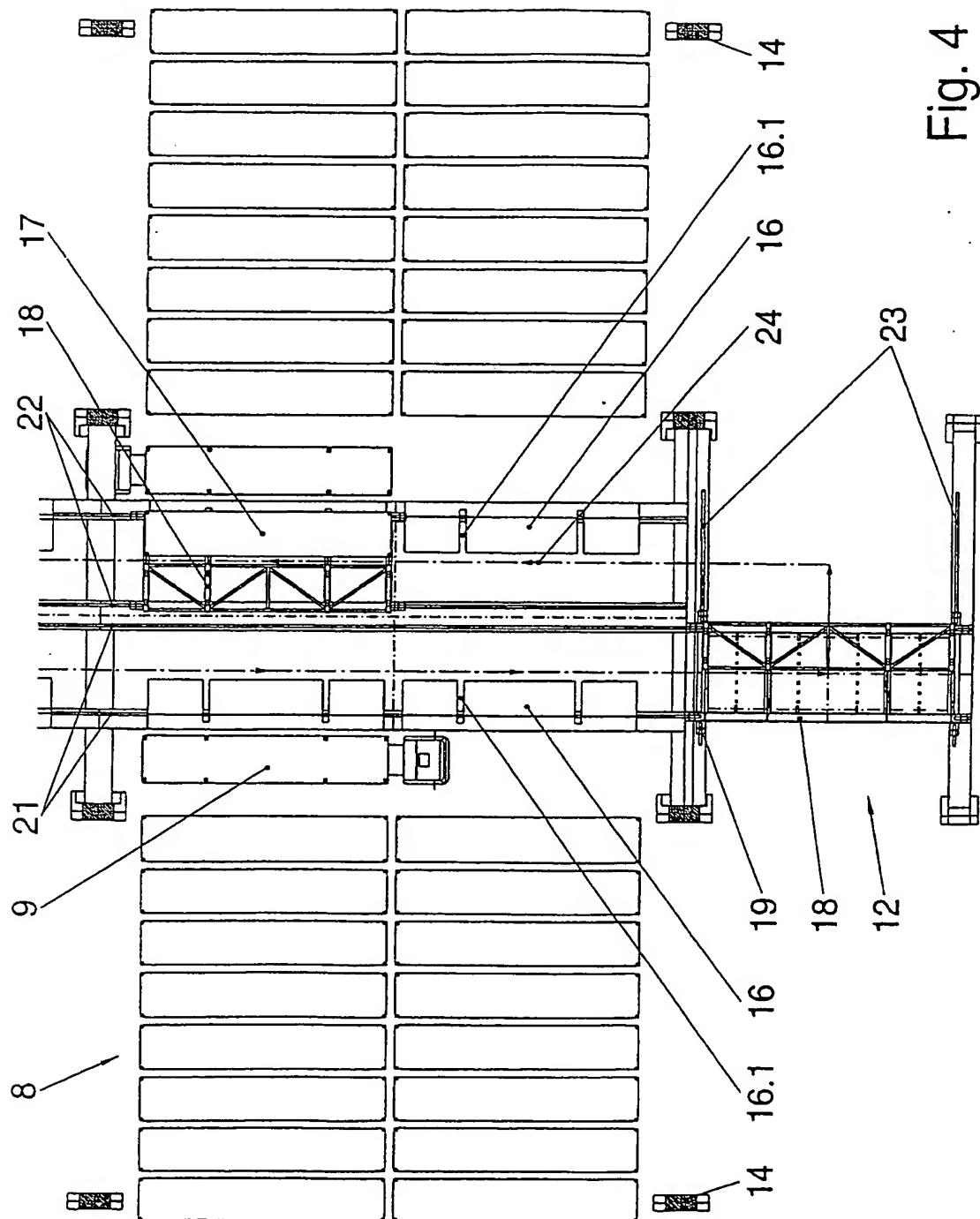


Fig. 4

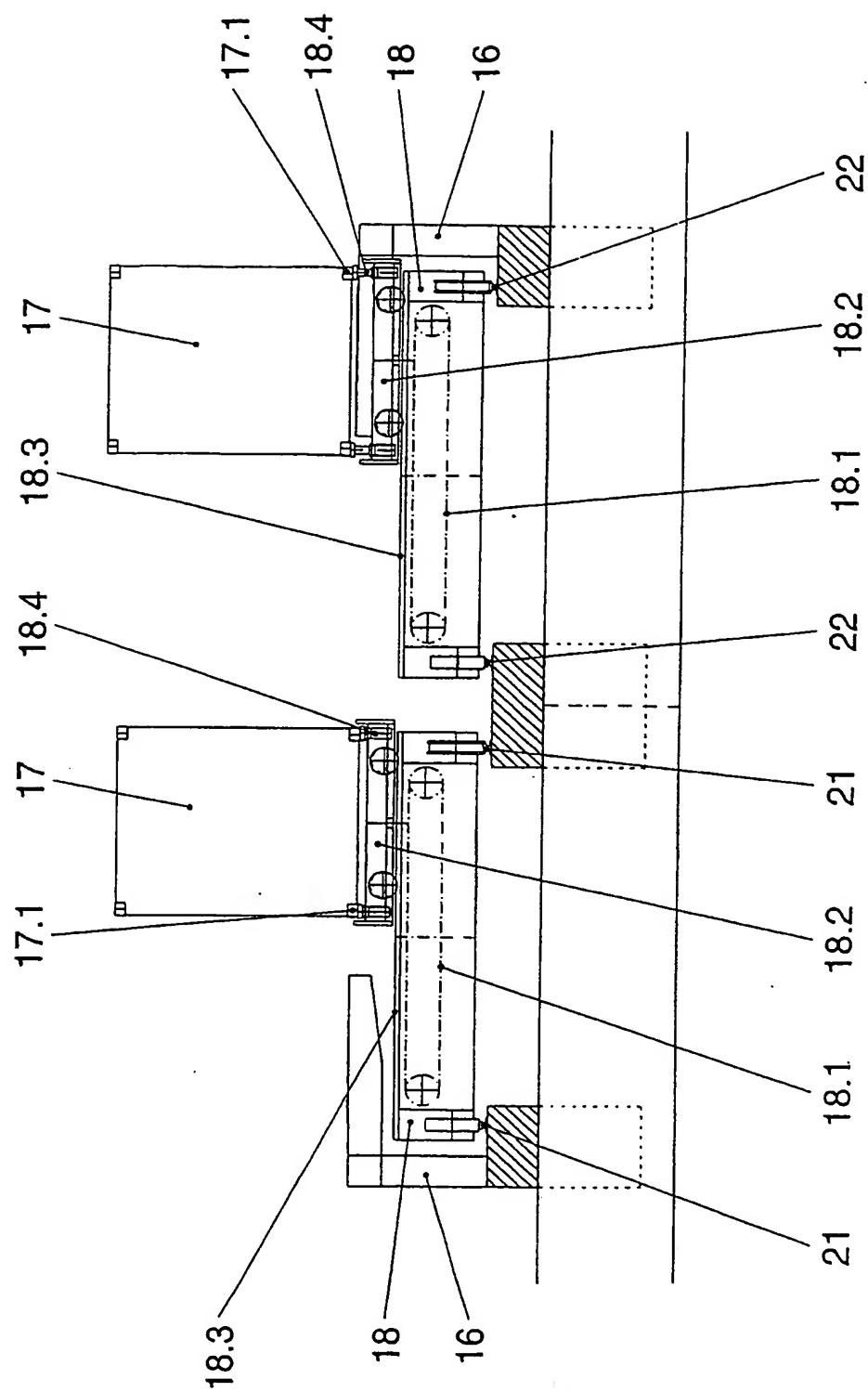
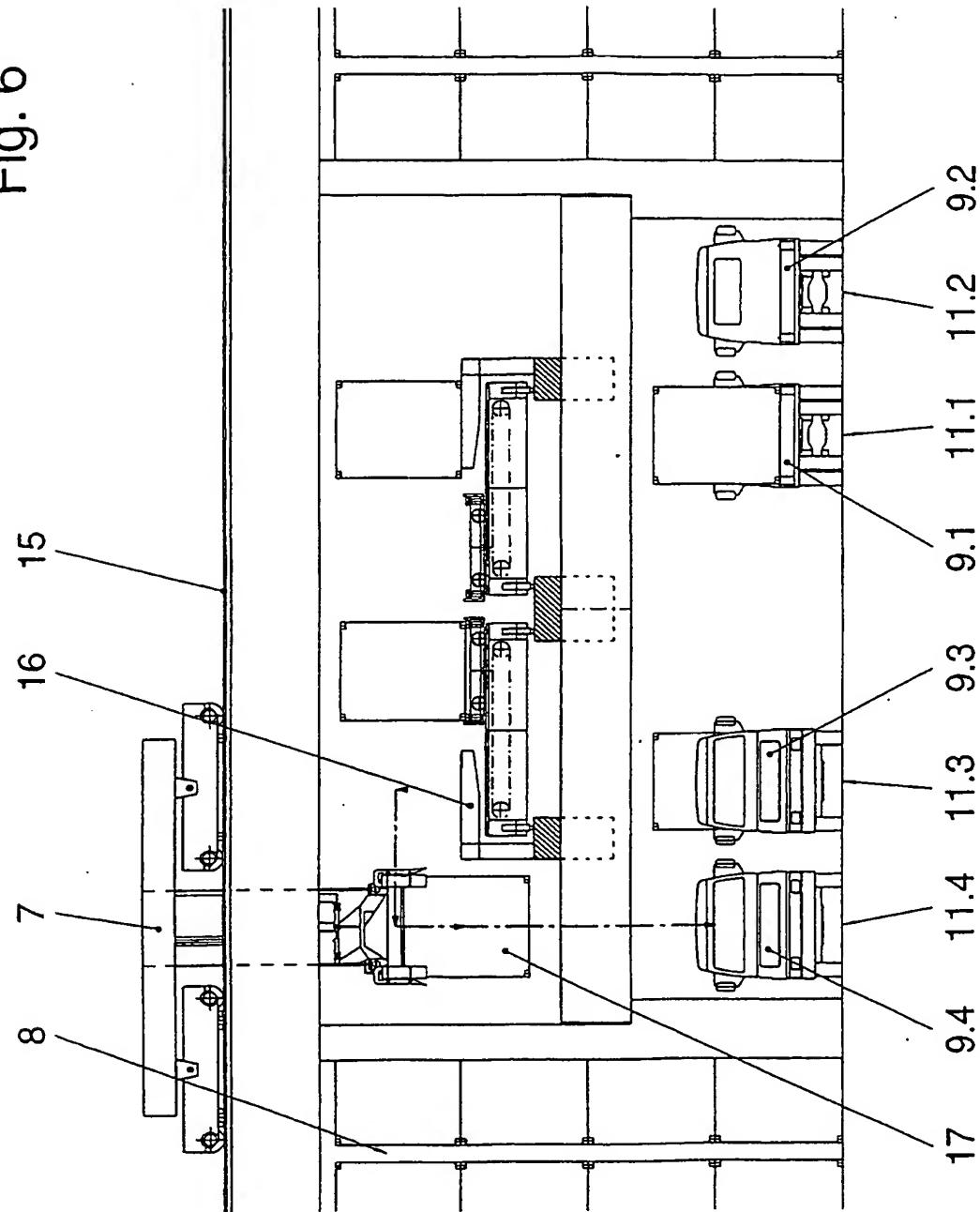


Fig. 5

Fig. 6



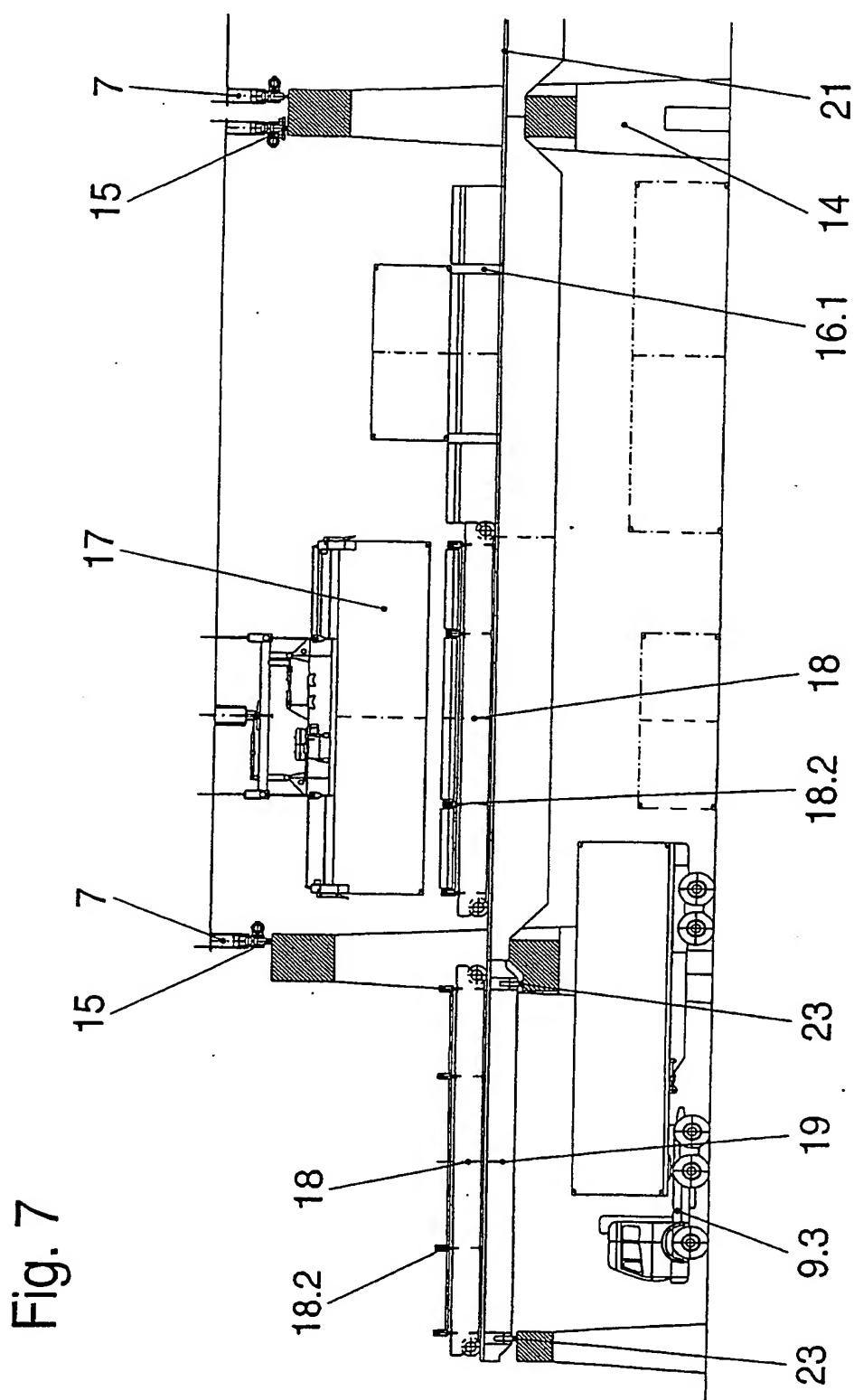
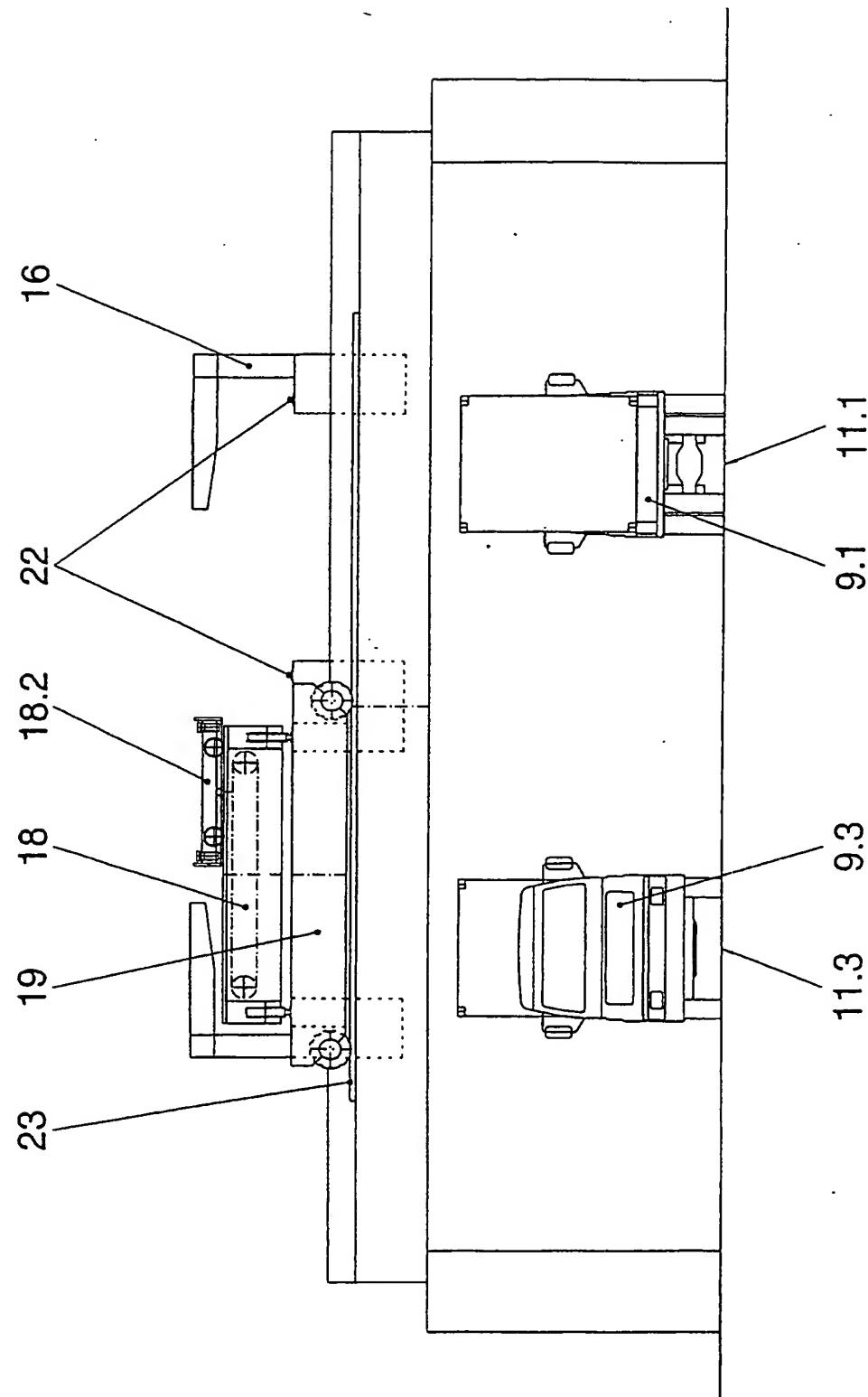


Fig. 7

Fig. 8



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

PCT/EP2004/001291

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B65G63/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 B65G

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 100 02 915 A (MANNESMANN AG) 2 August 2001 (2001-08-02) cited in the application column 4, line 44 -column 5, line 20; figure 5	1
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 2000, no. 10, 17 November 2000 (2000-11-17) & JP 2000 198546 A (ISHIKAWAJIMA HARIMA HEAVY IND CO LTD), 18 July 2000 (2000-07-18) abstract	1
A	US 5 951 226 A (FANTUZZI LUCIANO) 14 September 1999 (1999-09-14) column 13, line 64 -column 14, line 36; figures 66,67	1

 Further documents are listed in the continuation of box C. Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the International filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
- *Z* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the International search

24 May 2004

Date of mailing of the International search report

04/06/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax. (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Schneider, M

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

PCT/EP 04/001291

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 199 23 813 A (MANNESMANN AG) 7 December 2000 (2000-12-07) column 4, line 12 -column 5, line 16; figures 5,6	

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

PCT/EP2004/001291

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)	Publication date
DE 10002915	A	02-08-2001	DE AU WO EP JP US	10002915 A1 3535001 A 0153175 A1 1272414 A1 2003520167 T 2003047529 A1	02-08-2001 31-07-2001 26-07-2001 08-01-2003 02-07-2003 13-03-2003
JP 2000198546	A	18-07-2000		NONE	
US 5951226	A	14-09-1999	IT IT IT AU BR DE EP FI JP JP NO CN EG WO ES GB IL TR ZA	M0940131 A1 M0940147 A1 1279850 B1 3568095 A 9508854 A 69511101 D1 0790955 A1 971080 A 3452364 B2 10506084 T 971285 A 1158594 A 20792 A 9609242 A1 2135091 T3 2293361 A ,B 115356 A 9501145 A2 9507937 A	19-12-1994 30-01-1995 18-12-1997 09-04-1996 30-12-1997 02-09-1999 27-08-1997 14-05-1997 29-09-2003 16-06-1998 14-05-1997 03-09-1997 29-03-2000 28-03-1996 16-10-1999 27-03-1996 26-01-1999 21-02-1998 18-07-1996
DE 19923813	A	07-12-2000	DE AT AU WO DE DK EP ES JP PT US	19923813 A1 239653 T 5803100 A 0071452 A1 50002084 D1 1178942 T3 1178942 A1 2197872 T3 2003500312 T 1178942 T 6698990 B1	07-12-2000 15-05-2003 12-12-2000 30-11-2000 12-06-2003 01-09-2003 13-02-2002 16-01-2004 07-01-2003 30-09-2003 02-03-2004

INTERNATIONALE RECHERCHENBERICHT

PCT/EP2004/001291

A. Klassifizierung des Anmeldungsgegenstandes
IPK 7 B65G63/00

Nach der internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchiert für Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B65G

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENDE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 100 02 915 A (MANNESMANN AG) 2. August 2001 (2001-08-02) in der Anmeldung erwähnt Spalte 4, Zeile 44 - Spalte 5, Zeile 20; Abbildung 5 ---	1
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 2000, no. 10, 17. November 2000 (2000-11-17) & JP 2000 198546 A (ISHIKAWAJIMA HARIMA HEAVY IND CO LTD), 18. Juli 2000 (2000-07-18) Zusammenfassung ---	1
A	US 5 951 226 A (FANTUZZI LUCIANO) 14. September 1999 (1999-09-14) Spalte 13, Zeile 64 - Spalte 14, Zeile 36; Abbildungen 66,67 ---	1
		-/-

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- * Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- *'A' Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *'E' älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- *'L' Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *'O' Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *'P' Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist
- *'T' Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- *'X' Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfänderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- *'Y' Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfänderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
- *& Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche	Absendedatum des internationalen Recherchenberichts
24. Mai 2004	04/06/2004
Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 851 epo nl Fax (+31-70) 340-3016	Bevollmächtigter Bediensteter Schneider, M

INTERNATIONALES RECHERCHENBERICHT

PCT/EP2004/001291

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 199 23 813 A (MANNESMANN AG) 7. Dezember 2000 (2000-12-07) Spalte 4, Zeile 12 -Spalte 5, Zeile 16; Abbildungen 5,6 -----	

INTERNATIONA

RECHERCHENBERICHT

PCT/EP2004/001291

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 10002915	A	02-08-2001	DE	10002915 A1	02-08-2001
			AU	3535001 A	31-07-2001
			WO	0153175 A1	26-07-2001
			EP	1272414 A1	08-01-2003
			JP	2003520167 T	02-07-2003
			US	2003047529 A1	13-03-2003
JP 2000198546	A	18-07-2000	KEINE		
US 5951226	A	14-09-1999	IT	M0940131 A1	19-12-1994
			IT	M0940147 A1	30-01-1995
			IT	1279850 B1	18-12-1997
			AU	3568095 A	09-04-1996
			BR	9508854 A	30-12-1997
			DE	69511101 D1	02-09-1999
			EP	0790955 A1	27-08-1997
			FI	971080 A	14-05-1997
			JP	3452364 B2	29-09-2003
			JP	10506084 T	16-06-1998
			NO	971285 A	14-05-1997
			CN	1158594 A	03-09-1997
			EG	20792 A	29-03-2000
			WO	9609242 A1	28-03-1996
			ES	2135091 T3	16-10-1999
			GB	2293361 A , B	27-03-1996
			IL	115356 A	26-01-1999
			TR	9501145 A2	21-02-1998
			ZA	9507937 A	18-07-1996
DE 19923813	A	07-12-2000	DE	19923813 A1	07-12-2000
			AT	239653 T	15-05-2003
			AU	5803100 A	12-12-2000
			WO	0071452 A1	30-11-2000
			DE	50002084 D1	12-06-2003
			DK	1178942 T3	01-09-2003
			EP	1178942 A1	13-02-2002
			ES	2197872 T3	16-01-2004
			JP	2003500312 T	07-01-2003
			PT	1178942 T	30-09-2003
			US	6698990 B1	02-03-2004